

МРНТИ 73.47.49

А. Садыкова
Академия Государственного Управления при Президенте Республики
Казахстан, Астана, as.business@mail.ru

РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА КАЗАХСТАНА

Развитие транзитного потенциала играет ключевую роль в экономическом развитии Казахстана. Благодаря своему уникальному географическому положению, Казахстан находится на пересечении важнейших глобальных транспортных маршрутов, что создает огромные возможности для страны в качестве транзитного узла между Европой и Азией. Президент Республики Казахстан Касым-Жомарт Токаев неоднократно подчеркивал, что развитие транспортно-логистического потенциала является одним из важнейших приоритетов для страны. Как отметил Глава государства: «Мы являемся свидетелями формирования новой экономической географии мира. Прогнозируется стремительный рост торговых потоков из Китая в Европу, Россию, Центральную Азию и обратно. Казахстан находится на перекрестке путей, связывающих глобальные Север и Юг, Запад и Восток» [1].

Активные инвестиции в транспортные коридоры, такие как Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) и Восточный коридор, способствуют увеличению объемов транзитных перевозок и укреплению позиций Казахстана на международной арене. В частности, за последние годы в транспортно-логистическую сферу страны было инвестировано более 1,8 трлн тенге, направленных на модернизацию инфраструктуры и наращивание пропускной способности [2].

Модернизация транспортной инфраструктуры — это не только вопрос экономики, но и важный элемент интеграции Казахстана в мировую торговую систему. Казахстан играет ключевую роль в глобальных логистических цепочках, и дальнейшее развитие инфраструктуры важно для обеспечения устойчивого транзитного потенциала.

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ)

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) — стратегически важный проект для Казахстана и других стран-участниц, являющийся ключевым звеном в системе международных транспортных коридоров, связывающих Азию и Европу. Маршрут проходит через Китай, Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию, обеспечивая эффективную логистику и транзит грузов в обоих направлениях.

Основные характеристики ТМТМ включают его протяженность в 11 000 км и текущую пропускную способность в 6 млн тонн в год, которая планируется быть увеличена до 10 млн тонн к 2025 году. Значительная часть перевозок приходится на контейнерные грузы, объем которых достигает до 200 тыс. TEU (двадцатифутовых эквивалентных единиц) в год. Среднее время прохождения маршрута по сухопутному участку составляет от 12 до 15 дней, что делает его одним из наиболее быстрых и эффективных решений для перевозки грузов между Китаем и Европой (Табл.1).

Таблица 1
Основные характеристики ТМТМ

Показатель	Значение
Протяженность маршрута	11,000 км
Текущая пропускная способность	6 млн тонн в год
Планируемая пропускная способность к 2025 году	10 млн тонн в год
Объем контейнерных перевозок	До 200 тыс. контейнеров в год
Средний срок прохождения маршрута	12-15 дней
Пропускная способность по маршруту	10 млн тонн груза в год
Примечание - Eurasian Rail Alliance Index (ERAИ) [2]	

Особую значимость ТМТМ приобрел после 2022 года, когда наблюдался значительный рост объема перевозок. В 2023 году через казахстанские морские порты Актау и Курык было перевалено 2,5 млн тонн грузов, что наглядно демонстрирует рост транзитного потенциала маршрута. Это включало

первую перевозку нефти отечественного производства по маршруту, что стало важным шагом в диверсификации грузопотока. В рамках этого проекта подписаны соглашения о создании единого оператора логистических услуг между Казахстаном, Азербайджаном и Грузией для координации транзитных потоков и повышения эффективности обслуживания.

ТМТМ также продолжает развиваться благодаря синхронным усилиям стран-участниц. Например, в 2023 году было начато устранение «узких мест» на маршруте совместно с Турцией, что позволило сократить время обработки грузов на различных этапах. Одной из ключевых инициатив стала разработка и внедрение системы «единого окна», которое упростит процессы оформления транзитных перевозок и ускорит время доставки. В ближайшие годы планируется запуск цифрового транспортного коридора, который начнется в 2024 году и позволит минимизировать бумажный документооборот и улучшить координацию между всеми участниками цепочки поставок.

Объемы перевозок по ТМТМ постоянно растут. Так, с 2017 по 2023 год объем перевозок увеличился с 1,3 млн тонн до 2,7 млн тонн, а количество контейнерных перевозок возросло с 9 тыс. до 33,6 тыс. TEU (Табл.2). К 2027 году планируется увеличение пропускной способности маршрута до 10 млн тонн в год за счет модернизации инфраструктуры и расширения возможностей мультимодальных перевозок.

Таблица 2

Объем перевозок по годам

Год	Объем перевозок (млн тонн)	Количество контейнеров (тыс. TEU)
2017	1.3	9.0
2018	1.0	15.2
2019	0.8	26.0
2020	0.8	21.0
2021	0.6	25.2
2022	1.5	33.6
2023	2.7	20.2

Примечание - <https://www.asstra.kz> [3]

Ниже представлен график, иллюстрирующий динамику объемов перевозок и количества контейнеров по ТМТМ за период с 2017 по 2023 год: Синяя линия отображает объем перевозок в миллионах тонн. Красная линия показывает количество контейнеров в тысячах TEU. Этот график 1 наглядно показывает, как изменялись объемы перевозок и количество контейнеров по ТМТМ в указанный период.

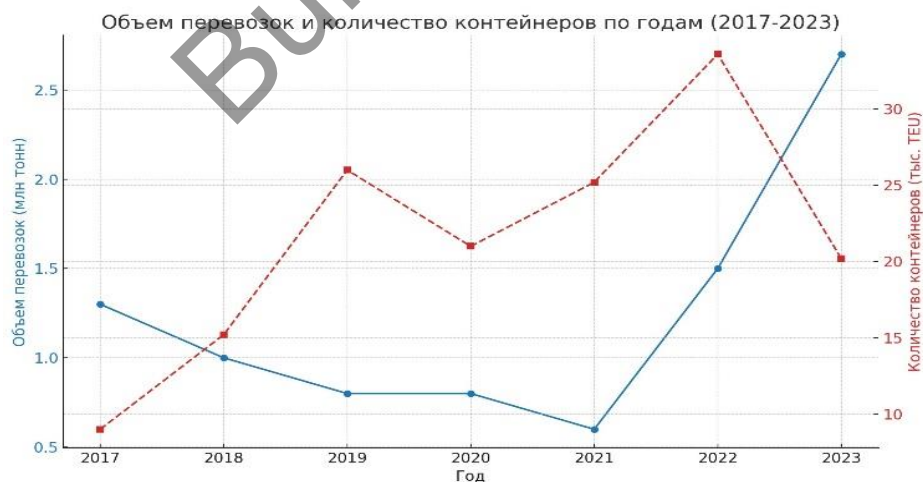


График 1. Динамика объема перевозок и количества контейнеров по ТМТМ (2017-2023)

Примечание - <https://www.asstra.kz> [3]

Таким образом, ТМТМ играет ключевую роль в обеспечении транзитных перевозок через Казахстан, что способствует росту экономического потенциала страны и укрепляет её позиции на международной арене.

Проект «Нұрлы жол» и Восточный коридор

Программа «Нұрлы жол» является ключевым «драйвером» для развития транспортных коридоров "Восток-Запад" и "Север-Юг", которые стратегически связывают Казахстан с Китаем, Россией, Европой и Южной Азией (Диаграмма 1). Эта программа, запущенная правительством Казахстана в 2015 году, направлена на усиление транзитного потенциала страны через модернизацию и расширение транспортной инфраструктуры, а также создание новых логистических возможностей.

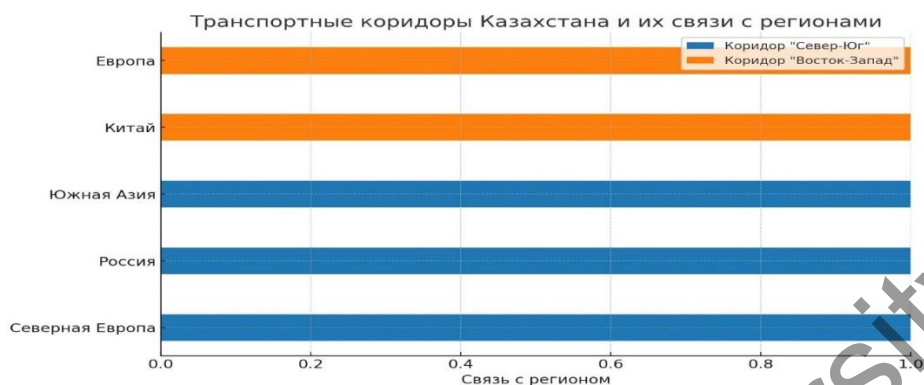


Диаграмма 1

Примечание - <https://primeminister.kz/> [4]

Коридор «Север-Юг», являясь частью программы, имеет международное значение, так как соединяет страны Северной Европы и Россию с Персидским заливом и Южной Азией. Этот маршрут предоставляет Казахстану не только экономические, но и геополитические преимущества. Маршрут проходит через Россию, Азербайджан и Иран, соединяя Балтийское и Каспийское моря с портами Персидского залива. Коридор «Север-Юг» значительно ускоряет доставку грузов по сравнению с традиционными морскими маршрутами через Суэцкий канал, что делает Казахстан важным звеном в международных логистических цепочках. Кроме того, этот маршрут обеспечивает интеграцию железнодорожных, автомобильных и морских путей, что значительно увеличивает гибкость и экономическую эффективность перевозок.

Что касается коридора «Восток-Запад», который также активно развивается в рамках программы «Нұрлы жол», его значимость для Казахстана сложно переоценить. Этот коридор проходит через Казахстан и Китай, соединяя Азию с Европой. Например, один из важных проектов в этой области — это строительство железнодорожной линии «Боржакты – Ерсай», которая соединила порты Каспийского моря с железнодорожной сетью страны. Этот проект, наряду с другими инфраструктурными инициативами, значительно увеличил объем транзитных перевозок между Азией и Европой.

В рамках программы «Нұрлы жол» проводится реконструкция и модернизация тысяч километров автомобильных и железнодорожных путей (Диаграмма 2).



Диаграмма 2.

Примечание - stat.gov.kz [5]

В частности, по итогам программы, доля автодорог республиканского значения в хорошем состоянии достигла 88%. Это значительно улучшило транспортную доступность и сократило время доставки грузов. Программа предусматривает реконструкцию 10 тыс. км автодорог, что также способствует развитию внутренней логистической сети и поддерживает транзитный потенциал страны.

Программа «Нұрлы жол» не только модернизирует инфраструктуру, но и создает рабочие места, что оказывает позитивное влияние на экономику. По оценкам правительства, за время реализации программы было создано более 550 тыс. рабочих мест, что способствует социально-экономическому развитию регионов (Диаграмма 3).

Таким образом, «Нұрлы жол» и проекты, реализуемые в рамках Восточного коридора, способствуют укреплению Казахстана как ведущего транзитного центра в Евразии.

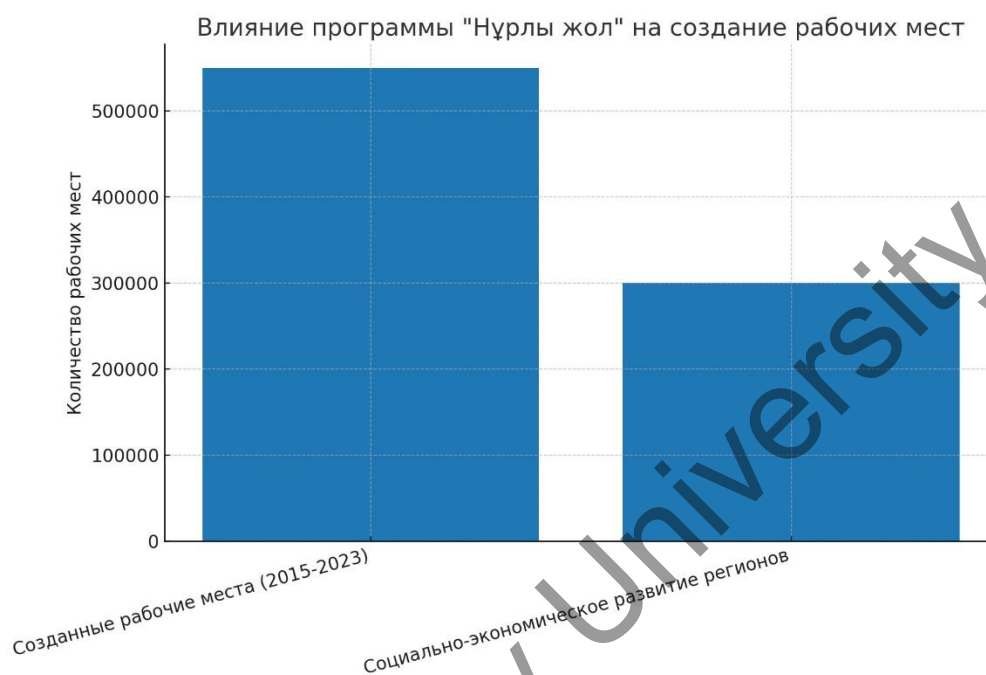


Диаграмма 3

Примечание - <https://primeminister.kz> [6]

ИНВЕСТИЦИИ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ

Основные проекты в железнодорожной сфере

Запуск крупных железнодорожных проектов в Казахстане в 2023 году играет важную роль в улучшении транспортной инфраструктуры и увеличении транзитного потенциала страны. В последнее время республика активно инвестирует в модернизацию транспортных путей, что способствует укреплению позиций Казахстана как важного транзитного узла между Европой, Центральной Азией и Китаем.

Одним из ключевых проектов является обводная линия вокруг Алматы, длина которой составляет 74 км. Этот проект был инициирован с целью разгрузки Алматинского транспортного узла на 40%, что позволит значительно ускорить перевозки. Сокращение времени доставки грузов на 24 часа окажет положительное влияние на общий объем грузопотоков. Проект обводной линии оценивается в 94 миллиарда тенге (примерно \$198 миллионов), и его завершение запланировано на 2025 год.

Еще одним важным проектом является железнодорожная линия Дарбаза – Мактаарал, которая имеет длину 106 км и соединяет Казахстан с Узбекистаном. Этот проект позволит существенно разгрузить станцию Сарыагаш и расширить логистические возможности в направлении Ирана, Афганистана, Пакистана и Индии. Стоимость проекта составляет 162 миллиарда тенге (примерно \$341 миллион), а его завершение ожидается в 2025 году.

Железнодорожная линия Бахты – Аягоз, длиной 272 км, является еще одним стратегическим проектом, направленным на разгрузку приграничных станций Достык и Алтынколь, которые играют важную роль в транзите грузов между Китаем и Европой. Данный проект позволит увеличить грузооборот на 20 миллионов тонн, что значительно укрепит транзитный потенциал страны. Проект

оценивается в 577,5 миллиарда тенге (примерно \$1,217 миллиарда), а его завершение планируется к 2026 году.

Также особого внимания заслуживает проект вторых путей на участке Достык – Мойынты длиной 272 км. Этот проект направлен на увеличение пропускной способности в пять раз, что позволит ускорить перевозки на 1500 км в сутки (График 2). Этот проект окажет значительное влияние на улучшение логистической инфраструктуры Казахстана. Его стоимость составляет 543 миллиарда тенге (примерно \$1,145 миллиарда), а завершение запланировано на 2025 год.



График 2

Примечание - www.railway.supply [7]

На графике показана динамика проекта «Вторые пути на участке Достык – Мойынты». Видно, как по мере увеличения пропускной способности (синяя линия) значительно сокращается время доставки грузов (красная линия). В 2023 году пропускная способность составляет 10 млн тонн, а время доставки — 7 дней, к 2025 году пропускная способность вырастет до 50 млн тонн, а время доставки сократится до 2 дней.

Эти железнодорожные мегапроекты не только способствуют увеличению транзитного потенциала Казахстана, но и оказывают положительное влияние на экономическое развитие страны. По расчетам, приведенным в таблице 3, в ходе строительства будет создано около 3700 временных рабочих мест, а по завершении строительства на постоянной основе трудоустроятся около 500 человек. Такие проекты способствуют улучшению социальной инфраструктуры в регионах и стимулируют экономический рост (Таблица 3).

Таблица 3

Основные проекты в железнодорожной отрасли

Проект	Длина (км)	Стоимость (млрд тенге)	Год завершения
Обводная линия вокруг Алматы	74	94	2025
Железнодорожная линия Дарбаза – Мактаарал	106	162	2025
Железнодорожная линия Бахты – Аягоз	272	577,5	2026
Вторые пути на участке Достык – Мойынты	272	543	2025

Примечание - <https://kase.kz> [8]

Данные проекты будут играть важную роль в увеличении транзитного потенциала Казахстана и укреплении его позиций в международных логистических цепочках, что соответствует стратегической цели страны стать важным транспортно-логистическим центром Евразии.

Обновление подвижного состава является важным шагом для модернизации железнодорожной инфраструктуры Казахстана и повышения качества транспортных услуг. В 2023 году в этой сфере были достигнуты значительные успехи, которые улучшат как грузовые, так и пассажирские перевозки, а также повысят конкурентоспособность страны на международной арене.

Одним из ключевых аспектов модернизации инфраструктуры является обновление парка локомотивов. В 2023 году парк локомотивов был обновлен на 6%, что позволило снизить уровень износа до 52%. Были приобретены 113 новых локомотивов, что не только повысило производительность, но и улучшило надежность перевозок (Табл. 4). Это обновление обеспечит более стабильную и бесперебойную работу железнодорожных сетей, особенно в условиях роста транзитных грузопотоков.

Таблица 4 Обновление локомотивов

Год	Процент обновления парка локомотивов	Уровень износа (%)	Количество новых локомотивов
2022	4%	58%	95
2023	6%	52%	113
Прогноз 2024	8%	47%	120
Примечание - https://www.railway.supply [7]			

Приобретение новых пассажирских вагонов – также немаловажный элемент улучшения качества транспортных услуг для населения. В 2023 году было приобретено 118 пассажирских вагонов, а до 2030 года планируется закупить 856 новых вагонов (Табл.5). Эти меры помогут повысить уровень комфорта для пассажиров и сократить задержки в графике поездов. Обновление пассажирского подвижного состава также приведет к росту популярности железнодорожного транспорта среди казахстанцев, что имеет важное социальное значение.

Таблица 5 Приобретение пассажирских вагонов

Год	Количество новых пассажирских вагонов
2022	80
2023	118
Прогноз 2024	150
План 2030	856
Примечание - https://www.railway.supply [7]	

В сфере грузовых перевозок в 2023 году было приобретено 275 новых грузовых вагонов. Ожидается, что это обновление окажет положительное влияние на экономику, поскольку новые вагоны помогут повысить эффективность логистики и снизить износ существующего парка. Более того, обновленный подвижной состав позволяет Казахстану укреплять свои позиции в качестве надежного транзитного хаба для международных грузов.

Наряду с приобретением новых локомотивов и вагонов, активно ведется работа по ремонту и модернизации железнодорожных путей. В 2023 году было отремонтировано 1 443 км магистральной сети, включая капитальный ремонт 557 км (Табл.6). Эти меры помогают поддерживать высокие стандарты эксплуатации транспортной сети и повышают общую безопасность перевозок.

Таблица 6. Ремонт и модернизация железнодорожных путей

Год	Ремонт магистральной сети (км)	Капитальный ремонт (км)
2022	1 200	500
2023	1 443	557
Прогноз 2024	1 600	600
Примечание - https://www.railway.supply [7]		

Обновление подвижного состава и модернизация железнодорожных путей принесут ощутимую пользу экономике Казахстана. Повышение надежности и безопасности перевозок позволит укрепить позиции страны на международном рынке транспортных услуг, а также улучшить внутреннюю логистику. Более того, обновление пассажирских вагонов обеспечит комфортные условия для поездок

граждан, что, в свою очередь, повысит удовлетворенность пользователей железнодорожного транспорта.

Кроме того, эти меры позволят Казахстану поддерживать высокие темпы транзитных грузоперевозок, а также создать новые рабочие места в транспортной отрасли. Подобные проекты будут способствовать устойчивому развитию транспортной инфраструктуры страны и укреплению ее позиций в евразийском транспортном пространстве.

РАЗВИТИЕ МОРСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Модернизация морской инфраструктуры Казахстана, включая порты Актау и Курык, играет ключевую роль в развитии транспортно-логистической сети страны и повышении её конкурентоспособности на международной арене. Эти проекты не только способствуют увеличению пропускной способности портов, но и открывают новые возможности для экспорта продукции, особенно в аграрном секторе.

Создание контейнерного хаба в порту Актау является важнейшим шагом в направлении укрепления Казахстана как крупного логистического узла. Этот проект, реализация которого планируется завершить к 2025 году, позволит увеличить пропускную способность порта с текущих 70 тыс. до 250 тыс. ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент) в год (Табл.7). Создание совместного предприятия с Китаем для реализации данного проекта является ключевым фактором успеха, так как оно привлекает иностранные инвестиции и содействует росту товарооборота между Азией и Европой.

Таблица 7 Пропускная способность порта Актау

Год	Пропускная способность (ДФЭ)
2023	70 тыс.
2025	250 тыс.
Примечание - https://www.inform.kz [9]	

Кроме того, реконструкция причалов и обновление перегрузочной техники в порту Актау улучшат эффективность операций. Эти меры не только повысят скорость обработки грузов, но и сократят время простоя судов, что, в свою очередь, увеличит пропускную способность порта.

Запуск зернового терминала в порту Курык значительно увеличит экспорт сельскохозяйственной продукции, что особенно важно для аграрного сектора Казахстана. Терминал оснащен современным оборудованием для обработки и хранения зерна, что позволяет ускорить процессы погрузки и выгрузки, улучшая тем самым логистические цепочки. Особенно актуально в условиях растущего спроса на казахстанскую продукцию в странах Центральной Азии и Европы.

Кроме того, работы по углублению дна акватории порта, начавшиеся в 2024 году, позволяют принимать суда с большей осадкой. Это существенно увеличит возможности порта Курык и создаст условия для приема более крупных судов, что, в свою очередь, увеличит общий объем грузоперевозок (Табл.8).

Таблица 8 Пропускная способность порта Курык

Год	Пропускная способность порта Курык (млн тонн)
2023	5 млн тонн
2025	10 млн тонн
Примечание - https://portkuryk.kz [10]	

В ближайшие годы порты Актау и Курык могут стать важными транспортными узлами не только для Казахстана, но и для всей Евразийской логистической сети. Ожидается, что с учетом реализации текущих проектов, пропускная способность казахстанских портов вырастет на 10 млн тонн в год, а контейнерные мощности достигнут 300 тыс. ДФЭ. Это означает, что Казахстан сможет увеличить свой экспортный потенциал и укрепить позиции на международных торговых маршрутах.

Модернизация портов Актау и Курык является стратегически важным шагом для Казахстана. Эти проекты позволяют не только увеличить транзитные возможности страны, но и улучшить её конкурентоспособность на мировом рынке. С завершением строительства контейнерного хаба и реконструкции причалов, Казахстан сможет значительно увеличить объемы экспорта и укрепить свои позиции как ведущего транспортного хаба Евразии.

Таблица 9 Текущие и прогнозируемые показатели

Показатель	2023	Прогноз на 2025 год
Общая пропускная способность портов (млн тонн)	5 млн тонн	10 млн тонн
Контейнерные мощности (ДФЭ)	70 тыс.	300 тыс.
Примечание - https://kz.kursiv.media [11]		

Наращивание транзитного потенциала реки Иртыш и создание нового коридора Россия – Казахстан – Китай включает строительство судоходного шлюза в Семее и речного порта в поселке Тугыль. Эти проекты позволят увеличить объемы перевозок до 3,5 млн тонн.

На основе данных о реализации двух ключевых проектов — судоходного шлюза в Семее и речного порта в Тугыле составлена диаграмма Ганта, показывающая сроки их реализации (Диаграмма 4). Оба проекта были начаты в 2021 году и планируется их завершение в 2025 году.

Далее представлены текущие и прогнозируемые объемы перевозок для ключевых проектов: судоходного шлюза в Семее и речного порта в Тугыле (Диаграмма 5). Видно, что после завершения проектов прогнозируемые объемы перевозок значительно вырастут — до 2 млн тонн для шлюза и до 3,5 млн тонн для порта.

Диаграмма 4 наглядно демонстрирует ожидаемое увеличение транспортного потенциала Казахстана благодаря развитию водных путей.

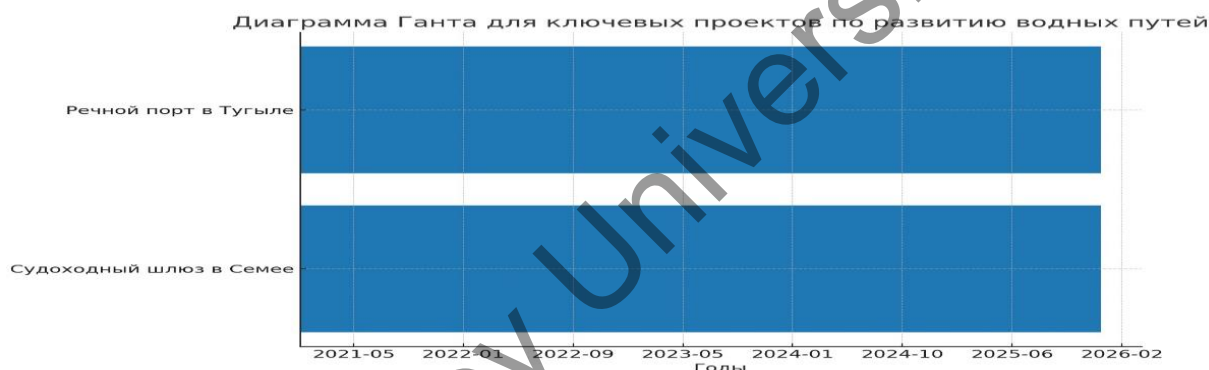


Диаграмма 4. Примечание - составлено автором по источнику [11].



Диаграмма 5. Примечание - составлено автором по источнику [11].

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ЦИФРОВИЗАЦИЯ ЛОГИСТИКИ

Развитие мультимодальных перевозок является ключевым фактором для повышения эффективности логистики и транспортных процессов в Казахстане. Это особенно важно в условиях глобализации и растущих торговых потоков, проходящих через нашу страну. Мультимодальные перевозки, как система, сочетающая различные виды транспорта (автомобильный, железнодорожный, морской и воздушный), позволяют оптимизировать логистические цепочки, сократить время доставки и снизить затраты. Казахстан активно работает над развитием этой сферы, а также укрепляет международное сотрудничество, особенно с Китаем, что открывает новые перспективы для роста.

Оптимизация транспортных процессов через мультимодальные перевозки позволит Казахстану укрепить свои позиции как транзитного хаба. В 2023 году объем мультимодальных перевозок в стране увеличился на 15% по сравнению с 2022 годом, что свидетельствует о растущей востребованности таких решений (Табл.10).

Использование мультимодальных маршрутов снижает транспортные расходы и увеличивает скорость доставки, что делает логистическую систему страны более конкурентоспособной на международном рынке.

Финансирование и поддержка инфраструктурных проектов со стороны Китая существенно способствуют развитию мультимодальных перевозок. В 2024 году ожидается увеличение объема инвестиций до \$2 млрд, что позволит значительно улучшить качество логистических услуг и расширить транспортные возможности страны. Прогнозы на будущее показывают, что к 2030 году объем мультимодальных перевозок в Казахстане может вырасти на 50%, что укрепит роль страны в международной торговле.

Таблица 10 Сравнительные данные

Год	Объем мультимодальных перевозок (тыс. ДФЭ)	Прирост по сравнению с предыдущим годом (%)
2022	1,040	—
2023	1,200	+15%

Примечание - <https://primeminister.kz> [12]

Учитывая значительные преимущества мультимодальных перевозок в ускорении процессов доставки, повышении надежности транспортных цепочек и снижении общей стоимости логистики, это особенно актуально для экономики, зависящей от стабильного и надежного транзита товаров между Европой и Азией.

Решающую роль в развитии мультимодальных перевозок в Казахстане играет сотрудничество с Китаем. Наблюдается рост инвестиций и совместных проектов, направленных на создание контейнерных хабов и модернизацию портовой инфраструктуры. В 2023 году объем транзитных контейнерных перевозок между Казахстаном и Китаем достиг 1,2 млн ДФЭ, что на 20% больше по сравнению с предыдущим годом (Табл.11).

Таблица 11 Объемы прироста

Год	Объем контейнерных перевозок с Китаем (тыс. ДФЭ)	Прирост по сравнению с предыдущим годом (%)
2022	1,000	—
2023	1,200	+20%

Примечание - <https://primeminister.kz> [12]

Мультимодальные перевозки могут стать важным «драйвером» для экономического роста Казахстана в ближайшие годы. Прогнозируется, что к 2030 году объем мультимодальных перевозок увеличится до 1,8 млн ДФЭ, что позволит значительно улучшить логистические возможности страны (Табл.12). Более того, модернизация портов Актау и Курык, а также активное сотрудничество с международными партнерами, включая Китай, приведут к росту транзитного потенциала Казахстана.

Таблица 12 Прогноз объема мультимодальных перевозок

Год	Прогнозируемый объем мультимодальных перевозок (тыс. ДФЭ)
2023	1,200
2030	1,800

Примечание - <https://primeminister.kz> [12]

Международное сотрудничество в сфере мультимодальных перевозок позволит Казахстану превратиться в один из ключевых транспортных узлов Евразии. Это может стать основой для долгосрочного экономического роста и повышения конкурентоспособности нашей страны на мировой арене.

Ключевым элементом успешного развития транспортно-логистической системы Казахстана является цифровизация. Внедрение современных цифровых решений в транспортные процессы позволяет оптимизировать управление, улучшить координацию между участниками и минимизировать задержки на всех уровнях логистической цепочки. Одним из важнейших аспектов является планируемый запуск цифрового транспортного коридора по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ). Это нововведение может привести к качественному скачку в развитии транзитного потенциала страны.

Одно из важных направлений внедрения цифровизации - создание цифрового транспортного коридора по ТМТМ, что является стратегическим шагом для Казахстана, позволяющим значительно ускорить обработку документов и улучшить координацию между странами-участниками коридора. Планируемый запуск коридора в 2025 году обещает сократить время обработки документов на 30%, что обеспечит снижение задержек на 20% [13]. В условиях увеличивающегося объема грузоперевозок это станет значительным преимуществом для казахстанской логистической системы, позволяя повысить ее эффективность и надежность.

Следует подчеркнуть, что Казахстан уделяет большое внимание финансированию цифровизации. В 2023 году на модернизацию логистических процессов было выделено \$500 млн, а к 2025 году объем инвестиций планируется увеличить до \$1 млрд (Табл. 13). Это свидетельствует о серьезных намерениях Казахстана продолжать развивать свои цифровые системы для оптимизации грузоперевозок и повышения конкурентоспособности на международной арене.

Таблица 13 Прогнозы инвестиций

Год	Инвестиции в цифровизацию (\$ млн)	Прогнозируемые результаты
2023	500	Сокращение времени обработки документов на 30%
2025	1,000	Увеличение транзитного потенциала на 50%
Примечание - https://primeminister.kz [12]		

Предполагается, что к 2030 году цифровизация логистики в Казахстане принесет свои плоды. В частности, объем транзитных перевозок через ТМТМ может увеличиться на 50%, что значительно улучшит общую пропускную способность транспортной системы страны (Табл.14). Ожидается, что благодаря внедрению цифровых технологий Казахстан сможет стать важным игроком на международной арене транзитных перевозок, обеспечивая конкурентные условия для своих партнеров.

Таблица 14 Прирост объемов

Год	Объем транзитных перевозок через ТМТМ (тыс. ДФЭ)	Прирост (%)
2023	1,200	—
2030	1,800	+50%
Примечание - https://primeminister.kz [12]		

Цифровизация, в сочетании с другими мерами по модернизации транспортной инфраструктуры, может позволить Казахстану значительно увеличить свою роль в международной логистике. Прогнозы показывают, что к 2030 году цифровизация обеспечит прирост пропускной способности на 25%, что будет способствовать укреплению позиций Казахстана как одного из ключевых логистических хабов Евразии [14].

Внедрение цифровых решений не только ускоряет обработку документов, но и улучшает координацию между участниками логистических цепочек. Это позволяет минимизировать задержки, снизить транспортные расходы и повысить конкурентоспособность транспортной системы Казахстана на международном уровне. В этом видится возможность для более тесной интеграции Казахстана в мировые логистические процессы.

Модернизация транспортной инфраструктуры Казахстана напрямую влияет на развитие его транзитного потенциала и экономическую конкурентоспособность. Реализация ключевых проектов, таких как Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) и инициативы программы "Нұрлы жол", вносят значительный вклад в усиление роли страны в глобальных

транспортных коридорах. Благодаря вложениям в железнодорожные магистрали, развитие морских портов Актау и Курык, а также созданию мультимодальных хабов, достигается возможность не только увеличить объем транзитных грузоперевозок, но и сократить время их доставки. Особую значимость в этих процессах приобретает цифровизация логистики, запуск цифрового транспортного коридора, что обеспечит оперативную обработку данных и улучшит координацию с международными партнерами. Все это в совокупности делает Казахстан важнейшим логистическим центром Евразийского региона и способствует его устойчивому экономическому росту.

Список литературы

1. Токаев К.-Ж. Ренессанс Центральной Азии: На пути к устойчивому развитию и процветанию [Электронный ресурс]. 8 августа 2024. URL: <https://www.akorda.kz/ru/renessans-centralnoy-azii-na-puti-k-ustoychivomu-razvitiyu-i-procvetaniyu-1272135> (Дата обращения: 28.09.2024).
2. Анализ и перспективы Транскаспийского международного транспортного маршрута [Электронный ресурс]. 04.10.2023/ URL: <https://index1520.com/analytics/analiz-i-perspektivy-transkaspiskogo-mezhdunarodnogo-transportnogo-marshruta/> (Дата обращения: 28.09.2024).
3. Ахметова Р. Из Азии в Европу по Транскаспийскому маршруту [Электронный ресурс]. 10.05.2023. URL: <https://www.asstra.kz/kz/news/novosti-kompanii/2023/maj-2023/iz-azii-v-evropu-po-transkaspiskomu-marshrutu/> (Дата обращения: 28.09.2024).
4. Как программа «Нұрлы жол» меняет Казахстан: современные автомагистрали и открытие новых направлений [Электронный ресурс]. 26 октября 2021. URL: <https://primeminister.kz/ru/news/reviews/kak-programma-nurly-zhol-menyaet-kazahstan-sovremennye-avtomagistrali-i-otkrytie-novyh-napravleniy-269412> (Дата обращения: 28.09.2024).
5. Транспорт в Республике Казахстан (январь-декабрь 2023г.). [Электронный ресурс]. 12 января 2024. URL: <https://stat.gov.kz/ru/industries/business-statistics/stat-transport/publications/113770/> (Дата обращения: 28.09.2024).
6. Итоги программы «Нұрлы жол» за пять лет: появление платных дорог, новые рабочие места, рост грузоперевозок [Электронный ресурс]. 21 апреля 2020 г. URL: <https://primeminister.kz/ru/news/reviews/itogi-programmy-nurly-zhol-za-pyat-let-poyavlenie-platnyh-dorog-novye-rabochie-mesta-rost-gruzoperevozok-2133112> (Дата обращения: 28.09.2024).
7. Казахстан запускает железнодорожные проекты на \$2,9 млрд: новые линии, ускорение транзита и разгрузка станций [Электронный ресурс]. 21 августа 2024 г. URL: <https://www.railway.supply/kazahstan-zapuskayet-zheleznodorozhnye-proekty-na-29-mlrd-novye-linii-uskorenie-tranzita-i-razgruzka-stancij/> (Дата обращения: 28.09.2024).
8. Интегрированный годовой отчет акционерного общества «национальная компания «Қазақстан Темір Жолы» за 2023 год [Электронный ресурс]. Утвержден решением Совета директоров акционерного общества «Қазақстан темір жолы» от 29 мая 2024 года (протокол №6). URL: https://kase.kz/files/emitters/TMJJ/tmjlr_2023_rus.pdf (Дата обращения: 28.09.2024).
9. Сулейменов Р. Казахстан и Китай создают СП для строительства контейнерного хаба в порту Актау [Электронный ресурс]. 27 сентября 2024 г. URL: <https://www.inform.kz/ru/kazahstan-i-kitay-sozdayut-sp-dlya-stroitelstva-konteynernogo-haba-v-portu-aktau-4b3a82> (Дата обращения: 28.09.2024).
10. Представитель ТОО «Порт Курык» принял участие в первой встрече Альянса логистических центров и грузоперевозчиков [Электронный ресурс]. 28 июня 2024 г. URL: <https://portkuryk.kz/ru/press-centr/news> (Дата обращения: 28.09.2024).
11. Жазетова Ж. Как будут развивать порты Актау и Курык и сколько на это потратят [Электронный ресурс]. 22 мая 2024 г. URL: <https://kz.kursiv.media/2024-05-22/zhzh-aktaukuryk/> (Дата обращения: 28.09.2024).
12. Итоги года: новые железные дороги, запуск БАКАД и развитие морских портов [Электронный ресурс]. 26 декабря 2023 г. URL: <https://primeminister.kz/ru/news/itogi-goda-novye-zheleznye-dorogi-zapusk-bakad-i-razvitie-morskikh-portov-26792> (Дата обращения: 28.09.2024).
13. Развитие транспортного потенциала Казахстана. Справка по проблемам, АО «Қазақстан темір жолы». – Астана, 2024. – 89 с.
14. Евразийский транспортный каркас: перспективы и проблемы развития. – Астана, 2024. – 254 с.